VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 362)
z dnia 24 czerwca 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 362)

24 czerwca 2015 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie poprawek zgłoszonych w czasie drugiego czytania do projektu ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (druki nr 3369 i 3499),

– pierwsze czytanie komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 3476).

W posiedzeniu udział wzięli: **Dorota Pyć** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Michał Naruszewicz** starszy specjalista w Departamencie Gospodarki Narodowej Ministerstwa Finansów, mjr **Grzegorz Sobecki** specjalista i st. chor. sztab. **Bogdan Łukomski** inspektor w Komendzie Głównej Żandarmerii Wojskowej, **Andrzej Kolasa** p.o. dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego wraz ze współpracownikami, **Robert Karpiński** kierownik Pracowni Obsługi i Diagnostyki Samochodowej Instytutu Transportu Samochodowego, **Leszek Turek** prezes zarządu Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów wraz ze współpracownikami, **Alfred Franke** prezes zarządu Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych, **Rafał Sosnowski** prezes zarządu Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej, **Jerzy Maliński** prezes zarządu Organizacji Pracodawców Motoryzacyjnych Moveo oraz członek Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych **Piotr Nikiel**.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Michał Baranowski**, **Łukasz Grabarczyk**, **Jarosław Lichocki** i **Mariusz Przerwa** – legislator z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dzień dobry. Pozwolą państwo, że rozpoczniemy posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury.

Witam panie i panów posłów. Resort infrastruktury i rozwoju reprezentowany jest przez podsekretarza stanu w tym ministerstwie panią Dorotę Pyć. Witamy panią minister wraz z zespołem współpracowników. Witam także liczną grupę strony społecznej, a także przedstawicieli ważnych organów państwa, najogólniej rzecz ujmując.

Porządek posiedzenia państwo posłowie otrzymali.

Czy są uwagi do zaproponowanego porządku? Uwag nie słyszę.

Stwierdzam zatem, że porządek został przyjęły. Przystępujemy do jego realizacji.

W punkcie pierwszym mamy rozpatrzyć poprawki zgłoszone w czasie drugiego czytania do projektu ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (druki sejmowe nr 3369 i 3499). W czasie drugiego czytania zgłoszone zostały 3 poprawki.

Proponuję następujący sposób procedowania. Oczywiście, będę udzielał głosu przedstawicielowi klubu, który wniósł poprawki. Głos za, głos przeciw, stanowisko rządu. Oczywiście, rzecz jasna, Biuro Legislacyjne na każdym etapie. I rozstrzygnięcie.

Czy są uwagi do takiego sposobu procedowania? Czy jest zgoda? Dziękuję bardzo.

Przystępujemy zatem do rozpatrzenia poprawek. Bardzo proszę, poprawka pierwsza. Pan poseł Kazimierz Smoliński, bardzo proszę.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, pani minister, Wysoka Komisjo, wracamy z pewnymi problemami, bo jednak i w Komisji, i w podkomisji poprzednio, stoimy nadal na stanowisku, że pewne zmiany w tej ustawie jednak powinny być wprowadzone.

Proponujemy, aby przy definicji jachtu komercyjnego uznać jednak, że każdy jacht morski o długości powyżej 24 m jest jachtem komercyjnym. Stoimy na stanowisku, że jachty powyżej 24 m to są jachty naprawdę duże i prowadzenie tych jachtów jednak powinno być obwarowane większymi – że tak powiem – restrykcjami niż zwykłego jachtu. Nie są to jachty kupowane przez osoby niezamożne, więc raczej jest to towar luksusowy, obłożony akcyzą i nie ma tu problemu – że tak powiem – społecznego, że trzeba opracować dodatkową dokumentację.

Powtarzam te argumenty po raz kolejny, ale jednak uważam, że one są zasadne. Wnosimy o to, aby jednak uznać, że te jednostki są jachtami komercyjnymi. To jest też wzór innych krajów Europy Zachodniej, w których podobnie się postępuje w przypadku jachtów, więc wnoszę o przyjęcie tej poprawki.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę o stanowisko rządu do tej poprawki.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Dorota Pyć:

Szanowny panie przewodniczący, państwo posłowie, drodzy państwo, dokładnie przeanalizowaliśmy tę poprawkę jeszcze raz. Niestety, ale nie możemy się zgodzić z tą poprawką i podtrzymujemy nasze stanowisko, wyrażone na posiedzeniach podkomisji i Komisji.

Zmiana będzie skutkowała – i o tym trzeba pamiętać – nie tylko w stosunku do samych jachtów, ale również do kwalifikacji, znacznie je podwyższając.

A poza tym zmiana ta jest również sprzeczna z prawem Unii Europejskiej w związku z tym, że w projekcie tej poprawki, zgłoszonej przez pana posła Smolińskiego, są wpisane swa słowa – „w tym” używany do przewozu nie więcej niż 12 osób, co sugeruje, iż może być więcej osób przewożonych. To jest niezgodne z prawem UE. W związku z tym myślę, że ten argument jest na tyle silny, że będzie on wystarczający. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wobec tego stawiam wniosek o negatywne zaopiniowanie tej poprawki.

Czy jest sprzeciw wobec mojego wniosku? Tak. Bardzo proszę.

Kto z państwa posłów jest za negatywnym zaopiniowaniem poprawki pierwszej? Proszę o podniesienie ręki. Kto jest przeciwny temu wnioskowi? Kto się wstrzymał od głosu?

Dziękuję. Proszę o podanie wyników głosowania.

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

8 posłów za, 5 przeciw, przy 1 głosie wstrzymującym się.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Wniosek uzyskał akceptację Komisji. Wobec tego poprawka pierwsza otrzymuje negatywną opinię Komisji.

Przechodzimy do rozpatrzenia poprawki drugiej. Bardzo proszę, pan poseł Kazimierz Smoliński.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Poprawka druga związana jest z kwestią corocznego potwierdzania świadectwa uznania dla stacji atestacji.

Uważamy, że jest to kwestia zbędnej biurokracji w sytuacji, w której odnawiamy co 5 lat te świadectwa, a jednocześnie co roku musimy je potwierdzać. Uważamy, że należy w takim razie wydawać świadectwa na czas nieokreślony i wtedy coroczne potwierdzanie uznania czy zmiana jest zasadna. A tak to stoimy na stanowisku, że jest to zbędna biurokracja.

I tutaj powoływanie się na kwestię klasyfikacji statków jest nieuprawnione, bo to w ogóle są inne kwestie, tak? Świadectwo uznania dla stacji atestacji jest czymś innym niż świadectwa dla statków, bo to jest, oczywiście, całkowicie odmienny temat. Naszym zdaniem, jest to porównanie nieuprawnione.

Żeby uniknąć zbędnej biurokracji, uważamy, że taką poprawkę trzeba wprowadzić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę o stanowisko rządu do tej poprawki.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo posłowie, również nie możemy wyrazić swojej akceptacji dla tej poprawki.

To było bardzo dokładnie omawiane na posiedzeniu Komisji. Myśmy wyjaśniali, że potwierdzanie co rok i odnawianie co 5 lat uznania dla stacji atestacji to nie jest wymysł naszego, polskiego systemu prawnego czy naszych propozycji, ale jest to po prostu wymóg prawa międzynarodowego i tak się to dzieje na świecie. Nie możemy wychodzić poza ten system. Jeśli chodzi o ważność właśnie takich dokumentów jak certyfikaty bezpieczeństwa wydawane dla statków, dokument zgodności wydawany dla armatora, świadectwo uznania wydawane dla morskich jednostek edukacyjnych i stacji atestacji, posiadają 5-letni okres ważności. Po tym okresie one muszą zostać obligatoryjnie odnowione. A w międzyczasie, co ułatwia proces związany z potwierdzaniem i odnawianiem, co rok są one potwierdzane.

Zwracam uwagę, że ten system odciąża administrację, ale nie tylko administrację. Odciąża przede wszystkim te podmioty, które są poddawane kontroli, czyli jest on *pro* stacjom atestacji. To jest bardzo dobry przepis dla stacji atestacji. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. W świetle dotychczasowej dyskusji o tych kwestiach stawiam wniosek o negatywne zaopiniowanie tej poprawki.

Jest sprzeciw. Poddaję pod głosowanie swój wniosek.

Kto z państwa posłów jest za negatywnym zaopiniowaniem poprawki drugiej? Proszę o podniesienie ręki. Kto jest przeciwny temu wnioskowi? Kto się wstrzymał od głosu?

Dziękuję. Proszę o podanie wyników.

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

12 posłów za, 5 przeciw, przy 1 pośle wstrzymującym się.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Stwierdzam, że wniosek uzyskał akceptację Komisji. Zatem poprawka druga otrzymuje negatywną opinię.

Przechodzimy do rozpatrzenia poprawki trzeciej. Bardzo proszę, pan poseł Kazimierz Smoliński.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Poprawka trzecia dotyczy kwestii egzaminów dyplomowych, w których, w naszym mniemaniu, jest pewien błąd systemowy, ponieważ student kończy szkolenie teoretyczne a nie praktyczne. Zdając egzamin, przechodzi do szkolenia praktycznego i w praktyce często się zdarza, niestety, że w tym szkoleniu praktycznym stwierdza, że nie nadaje się do pływania, tak?

No, trudno stwierdzić, czy ktoś jest w stanie – że tak powiem – zawodowo zajmować się pływaniem, jeżeli wcześniej tego praktycznie nie doświadczył. Często dochodzi do sytuacji, że ktoś wydaje pieniądze na tę część teoretyczną, a potem dopiero przystępuje do praktycznej i tej praktycznej nie jest w stanie – że tak powiem – fizycznie znieść.

Uważamy więc, że powinien w całości być ukończony proces szkolenia teoretycznego i praktycznego, i dopiero zdawany egzamin. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Bardzo proszę o stanowisko rządu do tej poprawki.

Podsekretarz stanu w MIiR Dorota Pyć:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, nie możemy się zgodzić z tym stanowiskiem i z tą poprawką z tego względu, że tu znowu trzeba mieć świadomość godzenia w zasadzie w system.

Mamy jakby dwie główne, generalne grupy morskich jednostek edukacyjnych. Oczywiście, są cztery kategorie, ale powiem krótko o systemie. Jeden system tworzą akademie morskie, dwie w Polsce, które kształcą przyszłych marynarzy. Odbywa się to w systemie, który nie podlega tylko i wyłącznie kontroli sprawowanej przez ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej w zakresie międzynarodowej konwencji o wymaganiach w zakresie wyszkolenia marynarzy, wydawania im świadectw oraz pełnienia wacht (konwencja STCW). Ten system szkolnictwa podlega pod ustawę – Prawo o szkolnictwie wyższym. Gdybyśmy się zgodzili na zaproponowaną przez pana posła poprawkę, to godzilibyśmy przede wszystkim w wykonanie ustawy o szkolnictwie wyższym. W związku z tym nie możemy się z tym rozwiązaniem zgodzić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wobec powyższego stawiam wniosek o negatywne zaopiniowanie tej poprawki.

Czy jest sprzeciw? Jest sprzeciw. Poddaję wniosek pod głosowanie.

Kto z państwa posłów jest za wnioskiem o negatywne zaopiniowanie poprawki trzeciej? Kto jest za, proszę o podniesienie ręki. Kto jest przeciwny? Kto się wstrzymał od głosu?

Dziękuję. Proszę o podanie wyników głosowania.

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

12 posłów za, 5 przeciw, przy 1 pośle wstrzymującym się.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Stwierdzam, że wniosek uzyskał akceptację, a tym samym poprawka trzecia otrzymuje negatywną opinię Komisji.

W ten sposób rozpatrzyliśmy poprawki zgłoszone w drugim czytaniu.

Proponuję, aby sprawozdanie z dzisiejszego posiedzenia w sali plenarnej złożył poseł Arkadiusz Litwiński. Czy są inne propozycje? Nie słyszę.

W ten sposób rozpatrzyliśmy punkt pierwszy dzisiejszego posiedzenia. Bardzo dziękuję.

Przechodzimy do punktu drugiego – pierwsze czytanie komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 3476).

Bardzo proszę o przedstawienie uzasadnienia do projektu przez pana posła Arkadiusza Litwińskiego. Oddaję głos, panie pośle.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, byłoby w zasadzie nietaktem zakładać, że trzeba ten projekt szczegółowo uzasadniać, gdyż jest to inicjatywa naszej Komisji.

W związku z tym jedynie przypomnę, że jego głównym celem jest wyeliminowanie luki w prawie, która powstała i na skutek której to, przy braku poszanowania dla konstytucyjnej zasady praw nabytych, mielibyśmy taką sytuację, że od 1 stycznia przyszłego roku stacje diagnostyczne nie mogłoby być prowadzone przez inne podmioty niż te, które są w rozumieniu odpowiednich przepisów przedsiębiorcami. A wiemy o tym, że przecież dość popularne i pożyteczne, nie tylko dla mieszkańców, ale również dla tych, którzy się kształcą, jest prowadzenie stacji kontroli pojazdów chociażby przez szkoły, gdzie jest to również element praktycznej nauki zawodu.

Kierując się tą intencją, Komisja przedłożyła projekt ustawy z druku nr 3476. Było to 20 marca. Bodajże 30 marca pojawiły się pewne opinie natury legislacyjnej Biura Legislacyjnego, dotyczące poprawności przygotowania tego projektu, właśnie w kontekście technicznym czy legislacyjnym. To zaowocowało autopoprawką, która została w konsultacji z ministerstwem przygotowana i przedłożona ponownie czy została jak gdyby w nawiązaniu do pierwotnego projektu przedłożona Marszałkowi Sejmu. Zarówno projekt pierwotnej wersji, jak i z uwzględnieniem autopoprawki, był przedmiotem analizy Biura Analiz Sejmowych, które stwierdziło, że jego obecny kształt, z uwzględnieniem autopoprawki, nie narusza w szczególności prawa europejskiego.

Dodam jeszcze, że autopoprawka, poza wyeliminowaniem pewnych niedomagań redakcyjno-legislacyjnych, ma też aspekt czysto merytoryczny. Mianowicie w naszym

pierwotnym przedłożeniu chodziło przede wszystkim o szkoły i centra kształcenia praktycznego. Po głębszym namyśle i zweryfikowaniu jeszcze bardziej niszowych, ale jednak występujących sytuacji czy podmiotów, które prowadzą stacje kontroli pojazdów, w tej autopoprawce zostały również dodane stacje, które są prowadzone przez podmioty nadzorowane lub podległe Ministrowi Obrony Narodowej, ministrowi właściwemu do spraw zdrowia, ministrowi właściwemu do spraw nauki i szkolnictwa wyższego, ministrowi właściwemu do spraw transportu, a także jednostki pogotowia ratunkowego oraz wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Myślę, że tutaj uzasadnienie jest jeśli nie analogiczne, to zbliżone do tego, które dotyczy szkół i jednostek kształceniowych czy też jednostek zajmujących się ochroną przeciwpożarową, tak jak było to w pierwotnym przedłożeniu Komisji.

Uprzejmie proszę Komisję o kontynuowanie prac nad tym projektem, ażebyśmy mogli w najbliższym czasie zakończyć proces legislacyjny i dać poczucie bezpieczeństwa tym, którzy wykonują pożyteczną pracę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Bardzo proszę o przedstawienie stanowiska rządu do tego projektu ustawy. W imieniu resortu infrastruktury w posiedzeniu bierze udział pan Łukasz Twardowski dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w MIiR. Witamy pana dyrektora. Proszę o stanowisko.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MIiR Łukasz Twardowski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni panie i panowie posłowie, nie ma jeszcze wypracowanego jednolitego stanowiska rządu do tego projektu. Ono jest jeszcze przygotowywane. Natomiast stanowisko to redaguje w imieniu rządu MIiR. Stanowisko to jest pozytywne. Rekomendujemy tę poprawkę.

Poprawka ma na celu utrzymanie zadań, które szkoły i centra kształcenia ustawicznego oraz inne podmioty dotychczas wykonywały. Po 1 stycznia 2016 r. one te uprawnienia by utraciły. Stoimy na stanowisku, że należałoby to utrzymać.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję. Bardzo proszę. Kto z państwa posłów chciał zabrać głos? Pan poseł Maciej Banaszak. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, cieszę się, że możemy chociaż dzisiaj podyskutować o stacjach kontroli pojazdów. Wydaje mi się, że jest ku temu dobra okazja i chyba ostatnia już podczas tej kadencji Sejmu.

Projekt wydaje się, oczywiście, być słuszny. Natomiast chciałbym wszystkim koleżankom i kolegom posłom zawrócić na kilka faktów uwagę. To, co się dzieje ogólnie na stacjach diagnostycznych w tej chwili, wywołuje dosyć sporą, niestety, negatywną dyskusję. Trzeba by się zastanowić, w którą stronę w ogóle powinny zmierzać stacje diagnostyczne.

Z mojego doświadczenia i z tego, co zauważyłem, należałoby się zastanowić, czy stacje diagnostyczne nie powinny być... Po pierwsze, czy liczba tych stacji nie powinna być zmniejszona? A po drugie, czy nie powinny być one w jakiś sposób koncesjonowane? Bo w tej chwili mamy taką sytuację, że dzisiaj na stacji diagnostycznej praktycznie nie ma większej kontroli nad tym, co się dzieje na poszczególnych stacjach diagnostycznych.

Podam państwu kilka przykładów z innych państw, jak wygląda przegląd pojazdu w innych krajach. I tak, w Niemczech badania stacji organizacji użyteczności publicznej TÜV (*Technische Überwachungsverein*) albo DEKRA (*Deutsche Kraftfahrzeug-Überwachungsverein*) lub w prywatnych serwisach dokonywane są przez inspektorów TÜV lub DEKRA. Wszyscy państwo wiedzą, jak ciężko dostać znaczek, naklejkę na tablicę z przeglądem.

Szwajcaria. Pojazd dostarczany jest do badania przez warsztat, któremu został powierzony w celu uprzedniego przeglądu technicznego bądź naprawy, a badanie dokonywane jest w stacji kontroli pojazdów, należącej do kantonu czy stanowiącej własność komunalną.

Włochy. Tablica rejestracyjna i część pojazdu – uwaga – fotografowana jest przy wjeździe na stanowisko kontrolno-pomiarowe. Fotografia stanowi część protokołu badań. A pomiary są dokumentowane i przesyłane do komputera centralnego w Ministerstwie Komunikacji w Rzymie. Tam dopiero podejmowana jest decyzja o dopuszczeniu do ruchu wraz z wydrukiem przez stację dokonującą badania banderoli z numeracją ministerstwa, wklejaną do dowodu rejestracyjnego pojazdu.

Podam jeszcze bardzo ciekawy kraj, bo wydaje nam się, że Rosja jest takim trochę dziwnym krajem, dzikim, jeżeli mogę użyć tego sformułowania, jeśli chodzi o motoryzację. To proszę zwrócić uwagę, że w Rosji cały proces badania technicznego jest rejestrowany a protokół z wynikami przesyłany jest do wydziału komunikacji, gdzie następuje dopiero dopuszczenie do ruchu.

U nas, drodzy państwo, Wysoka Komisjo, niestety, wiemy jak jest. Zacznę może od statystyk. O tych statystykach już wspomniałem, kiedy rozmawialiśmy na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego, czyli raportu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Przypomnę tylko kilka liczb.

Policja podaje, że w zeszłym roku doszło do ponad 34 tys., prawie 35 tys., wypadków drogowych. Według Policji tylko 50 wypadków było spowodowanych złym stanem technicznym pojazdów. W Niemczech aż prawie 10%, dokładnie 9,2%, wypadków jest spowodowanych złym stanem technicznym pojazdów. No, przepraszam. Czy w Niemczech jeżdżą gorsze pojazdy niż w Polsce? To by się wydawało trochę dziwne. To pokazuje m.in., że nasze pojazdy, które poruszają się po polskich drogach, są w idealnym stanie technicznym. Należałoby się zastanowić, co naprawdę z tym fantem dalej zrobić. Ze statystyk, które posiadam, wynika, że realnie co 10. wypadek, niestety, w Polsce jest spowodowany złym stanem technicznym pojazdu a nie 50 wypadków ogółem. To jeżeli chodzi o cyfry.

Tak naprawdę jest problem z samymi stacjami diagnostycznymi, ponieważ nie ma kontroli urządzeń, na których pracują diagności, czyli na których dokonywane jest badanie pojazdu, który jest na przeglądzie technicznym. Są stacje diagnostyczne, które posiadają urządzenia 10-, 15-, 20-letnie, które nie przechodzą okresowych kontroli, badań czy kalibracji. Przypomnę, że Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej zrobiło test, gdzie pomiar koła na każdej stacji od południowej Polski aż po północ na wybranych stacjach diagnostycznych był zupełnie różny.

Można jeszcze przytoczyć, oczywiście, przykłady – nazywanych tak kolokwialnie – pieczątkarzy, którym udowodniono, iż w godzinach pracy, urzędowania, działania stacji diagnostycznych nie byliby w stanie przeprowadzić tylu przeglądów, ile wykazały pieczątki w dowodach rejestracyjnych. To świadczy o tym, że część aut nawet nie pojawiła się na tych stacjach diagnostycznych a uzyskała przegląd techniczny.

Oczywiście, brak jest też nadzoru regularnego nad szkoleniami diagnostów. Tego nikt nie kontroluje. Mógłbym jeszcze wiele przykładów przytaczać.

Natomiast mówię o tym, żeby... Jeżeli uda się w tej kadencji, to byłoby fajnie, a jeśli nie, to w przyszłej. Warto zacząć rozmawiać o stacjach diagnostycznych, o przeglądach technicznych i o tym, w jakim stanie tak naprawdę nasze pojazdy w naszym kraju jeżdżą, bo wszyscy klepnijmy się w pierś, ale dobrze wiemy, że z tym stanem pojazdów, niestety, u nas w Polsce jest źle. Jak pokazują stacje diagnostyczne, jest dobrze, więc coś jest na rzeczy. To tyle ode mnie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Pan poseł Arkadiusz Litwiński, bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Rozumiem, że to jest taki postulat, ażeby zająć się innym zakresem niż mówi nasz projekt i to dobrze, tylko nie należy popadać w tej przyszłej dyskusji w skrajność.

Myślę, że najprostszym, właściwie natychmiastowym efektem możemy się cieszyć wtedy, kiedy przy pomocy aktualnych narzędzi organy ścigania będą te przestępcze procedery, o których mówił mój przedmówca, wykrywały i eliminowały. Myślę, że są odpowiednie możliwości, ażeby wyłapywać tych, którzy przeprowadzają fikcyjne badania. No, to jest oszustwo, tak? Przestępstwo przeciwko dokumentom również. Są więc takie narzędzia.

Myślę, że to, że jakiś ułamek ludzi w tej branży, tak jak w innych branżach, zachowuje się patologicznie, to nie znaczy, że powinniśmy pozostałym jeszcze bardziej zaostrzać mechanizmy. Być może jednak, rzeczywiście, jakieś w przyszłości jeszcze doprecyzowania systemu bieżącej kontroli jakości – a nie już wyłapywania przestępców – są tutaj wskazane.

Tak na koniec jeszcze, pół żartem, pół serio powiem, że z tego, co słyszałem... Nie z tego, co słyszałem, tylko znajomy tłumacz, który pracuje w Luksemburgu, jako ciekawostkę podawał mi, że w Luksemburgu – nieduże wprawdzie państwo – jest jedna stacja kontroli pojazdów, gdzie trzeba się kilka miesięcy wcześniej umówić i która jest prowadzona przez tę samą rodzinę chyba od czterech pokoleń. To chyba nie w tę stronę byśmy chcieli iść.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan dyrektor Łukasz Twardowski.

Dyrektor departamentu MIiR Łukasz Twardowski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, zgadzam się niemalże w całości z panem posłem Banaszakiem, że należy nad stacjami kontroli pojazdów popracować i przygotować projekt, który będzie zakładał większą kontrolę czy też stabilność funkcjonowania tych stacji.

Natomiast to kompletnie nie wpisuje się w ten projekt, który został przygotowany i zaproponowany przez Komisję. Ten projekt mówi o możliwości prowadzenia stacji przez niektóre podmioty, które takie uprawnienia by straciły.

Chciałbym zapewnić pana posła i wszystkich państwa, że w resorcie już pracujemy nad implementacją dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE, która dotyczy właśnie badań diagnostycznych, badań technicznych na stacjach kontroli pojazdów. W dużej mierze wychodzi ona naprzeciw tym postulatom, które zostały przed chwilą wypowiedziane przez pana posła Banaszaka. Jest m.in. i certyfikacja urządzeń, i szkolenie diagnostów, i okresowe badania. Tych rozwiązań jest całe mnóstwo. Taki projekt już jest przygotowywany.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Michała Wojtkiewicza.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Tutaj częściowo już pan wyjaśnił sprawę, bo o ile wiem, to te urządzenia, właśnie odnośnie do diagnostyki samochodów, są kontrolowane co 5 lat. Rzeczywiście, to nie jest prawdą, że w Polsce tak łatwo można otrzymać i są byle jak robione te kontrole.

I to, co przytoczył pan tutaj przed chwilą, że w Polsce tak mała liczba wypadków spowodowana jest złym stanem technicznym. To jest prawdą, bo te stacje naprawdę dobrze działają. Nie można rzucać tutaj od razu jakiegoś odium, że to stacje źle wykonują.

Oczywiście, jest i to, co tutaj też pan poseł Litwiński powiedział, że w każdej branży jakiś jest ułamek ludzi, gdzieś coś się dzieje niepoprawnie. To od tego są inne organa ścigania. Dziękuję. Tylko chciałem te sprawy wyjaśnić.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Adama Abramowicza.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałem tylko powiedzieć, że propozycje, które tutaj pan poseł zgłasza, doprowadzą do tego, że koszty badań technicznych, dzisiaj wynoszące 100 zł, będą wynosiły 200 zł. W sytuacji, w której dzisiaj są Polacy, czyli słabej sytuacji finansowej, doprowadzą do tego, że jeszcze większa liczba osób będzie jeździła bez ważnych badań technicznych.

I to, co pan minister teraz zapowiedział, że pracują państwo nad tym, aby jeszcze bardziej Polacy byli zubożeni, bardzo mnie martwi. Bardzo proszę, żeby jednak wziąć pod uwagę, że te wszystkie pomysły prowadzą tylko i wyłącznie do zwiększenia kosztów.

A tu kolega Wojtkiewicz przed chwilą powiedział to, co jest prawdą. Stacje dobrze pracują i dobrze te pojazdy są sprawdzane. Nie trzeba nic tutaj dokładać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Lucjana Pietrzczyka.

Poseł Lucjan Pietrzczyk (PO):

Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo, cieszę się, że mogę się zgodzić chociaż po części z panem dyrektorem, bo ostatnio byliśmy w takim jakby ciągłym sporze. Oczywiście, też uważam, że należy stosować wszelkie środki, racjonalne, rzecz jasna, prawne, żeby zachować wysoką jakość usług świadczonych na stacjach diagnostycznych.

Potwierdzam, że rzeczywistość, jaka jest, to jest taka, że nie ma już takich patologii, jakie były lat temu 10-15, gdzie na stacji potrzebny był dowód i nic więcej. Nie ma tego. Te kontrole doraźne skutkują. Jeżeli jest potrzeba, to podnieśmy kary za, mówiąc wprost, szwindle robione na stacjach. Wtedy rozniesie się to momentalnie i właściciele tych stacji zrobią wszystko, żeby do tego nie dochodziło, bo oni po kieszeni dostaną. Natomiast wprowadzenie kolejnych roszad, które narobią papierów, narobią urzędników, którzy muszą te papiery obsłużyć, będzie służyło tylko i wyłącznie sprawnemu obiegowi dokumentacji a nic więcej nie zrobi.

Jeśli mógłbym zaproponować, choć może to być zaskakujące, to pomyśleć raczej o podniesieniu kosztów. Wiem, że to jest zaskakujące i niedobre, ale o podniesieniu ceny za usługę, bo te 100 zł, jak przypominam sobie, to funkcjonuje chyba od 10 lat. Od 8-10 lat. Te stacje po prostu nie wyrabiają, żeby kupić nowe urządzenia, żeby kupić sprawniejsze urządzenia, żeby zapłacić diagnoście, żeby zatrudniać fachowców a nie ludzi przysposobionych.

Natomiast jestem za tym, żeby koszty nieuczciwości ponosili właściciele stacji i żeby to były koszty bolesne, bo to uczy rozumu, i żeby dla kogoś, kto przyjeżdża zrobić badanie, było to jak najprostsze, jak najnormalniejsze, bo kiedy mamy jakąkolwiek formę nadmiaru biurokracji, reglamentacji, to wtedy pojawiają się dopiero kombinacje. Ot i tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, od pana zacznę. Bardzo proszę o przedstawianie się dla celów archiwizacji posiedzenia.

Prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych Alfred Franke:

Alfred Franke, prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, na tej sali usłyszeliśmy wiele sprzecznych głosów w tej chwili, ale chciałem zwrócić państwa uwagę i odwołać się do – wydaje mi się, że ważnego – dokumentu, który tworzony był przez ponad rok. Tu koledzy mi podpowiadają, że prawie 2 lata. Tworzyło go 9 organizacji, które często mają przeciwne zdania, które na co dzień ze sobą bardzo się ścierają i ostro dyskutują o różnych sprawach związanych z motoryzacją. Usiadły wspólnie i przez prawie 2 lata pracowały. Wypracowały 22 tezy. Pracowaliśmy w Transportowym Dozorze Technicznym pod – nazwijmy to tak – czujnym okiem MIiR. Wydaje się, że te tezy zagwarantują naprawę systemu funkcjonowania stacji kontroli pojazdów.

Dziś system działa w sposób wadliwy. Nie chcę zagłębiać się tu jak gdyby w szczegóły, bo temat jest bardzo rozległy, ale polecam gorąco, żeby wszyscy zapoznali się z tymi tezami, bo wydaje się nam – temu naszemu całemu środowisku, specjalistom z branży motoryzacyjnej, jak powiedziałem, z różnych stron – że wprowadzenie tych tez, wdrożenie ich rozwiąże wiele problemów stacji kontroli pojazdów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę.

Kierownik Pracowni Obsługi i Diagnostyki Samochodowej Instytutu Transportu Samochodowego Robert Karpiński:

Robert Karpiński, Instytut Transportu Samochodowego. Panie przewodniczący, panowie posłowie, chciałbym tylko jedną kwestię tutaj wyjaśnić, dotyczącą statystyk wypadków drogowych, ponieważ często dochodzi tutaj do pewnych nieporozumień. Będę bronił tych statystyk Policji polskiej, dlatego że na oficjalnych... Takim głównym źródłem danych jest np. niemiecki urząd statystyczny.

Wypadków z przyczyn technicznych pojazdów jest tylko 0,9%. A ta statystyka 9-10%, która w każdym roku jest troszeczkę inna, często mylona, to są tzw. nieosobowe przyczyny wypadków. Jest taka wydzielona statystyka, gdzie gromadzi się informacje o wypadkach z przyczyn typu droga, warunki atmosferyczne, stan techniczny pojazdu i zwierzęta. To jest taka statystyka czasami mylnie odczytywana czy podawana, że to są jak gdyby te przyczyny techniczne. Klasycznych wypadków z przyczyn technicznych przy 1,5 mln zdarzeń drogowych w Niemczech jest bardzo mało i to zrozumiałe, bo bardzo wysoki jest poziom techniki niemieckich samochodów i serwisów. Gdybyśmy mieli 10% wypadków, byłaby to po prostu katastrofa techniczna w Niemczech.

W związku z tym chciałbym tutaj to wyraźnie zaznaczyć, bo taka statystyka we wszystkich cywilizowanych krajach w tej chwili na świecie od wielu lat jest. Problem stanu technicznego pojazdu został opanowany i nie jest to w tej chwili jakikolwiek problem społeczny. Myślę, że w naszym kraju też jest to raczej margines. Może i doszacowany, ponieważ przez środki finansowe jakie są wykładane w Niemczech na badania stanu technicznego pojazdu te sprawy są nieco większe. U nas tych środków w ogóle nie ma, ale nie ma tutaj jakiejś takiej dużej statystyki, która by wskazywała, że stan techniczny pojazdów jest problemem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę.

Prezes Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów Leszek Turek:

Leszek Turek, Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów. Szanowni państwo, chciałem bardzo podziękować za inicjatywę posłów w zakresie zmian dotyczących stacji szkolnych i stacji, które są prowadzone przez jednostki wojskowe i inne. To, co jest tematem naszego dzisiejszego spotkania. My ten problem sygnalizowaliśmy już od kilku lat, że on po prostu powstanie, że z dniem 1 stycznia 2016 r. te stacje przestaną istnieć.

Ponieważ temat jest rozwijany troszeczkę szerzej, to chciałem powiedzieć, że myśmy byli również uczestnikami tej tzw. grupy roboczej i myśmy również uczestniczyli w wypracowaniu tych 22 tez.

Szanowni państwo, chorobę trzeba najpierw dokładnie zdiagnozować, żeby ją leczyć. Prawda jest taka, że nasza działalność, działalność stacji kontroli pojazdów, jest w obszarze działalności regulowanej i obejmuje ją ustawa o swobodzie działalności gospodarczej. Proszę zwrócić uwagę, że badanie techniczne nie jest usługą. Dlaczego? Państwo jest konstytucyjnie odpowiedzialne za bezpieczeństwo obywateli. Elementem tego bezpieczeństwa jest bezpieczeństwo ruchu drogowego. Z kolei elementem tego bezpieczeństwa ruchu drogowego jest badanie techniczne.

Diagnosta wykonuje czynności, które ma określone w rozporządzeniu. Inaczej nie może postąpić, bo czego się nie zrobi, to jest pozbawiany uprawnień na 5 lat. On podejmuje decyzję, czy dopuścić pojazd do ruchu, czy nie, czyli bierze na siebie odpowiedzialność prawną. I tutaj jest pewien paradoks. My również to sygnalizujemy od bardzo wielu lat. Jak popatrzymy na ustawę – Prawo o ruchu drogowym, to nigdzie nie ma definicji w art. 2, co to jest badanie techniczne, kto to jest diagnosta i co to jest stacja diagnostyczna.

Właściciel, który prowadzi tę działalność ma określone zadania, ma określone wymagania. Jest to w przepisach. Ustawa plus rozporządzenia. W tej działalności mamy dokładnie zdefiniowane jak ma wyglądać budynek co do wymiarów, szerokości drzwi, jakie ma być wyposażenie, kogo mamy zatrudniać i jakie uprawnienia musi posiadać, jak również mamy cenę urzędową i Bogu dzięki, że ta cena urzędowa jest. Dlatego też, proszę państwa, nie widzę tu możliwości tzw. konkurowania między nami.

Efekt jest taki, że ustawa o swobodzie działalności gospodarczej dopuszcza, że każdy, kto spełnia określone wymagania, może otworzyć stację diagnostyczną. Z naszych badań wynika, że aby stacja się utrzymała, to na dzień dzisiejszy musi wykonać na jednej linii około 5 tys. badań. W tej chwili mamy ponad 4,5 tys. stacji. Na jedną stację średnio statystycznie co do czynności, bo nie są to tylko badania, przypada 3,4 tys. badań. Pytam się. Jak się mają utrzymać, szczególnie te stacje w malutkich miejscowościach, które wykonują 1,2 tys. badań, 800 badań, 1,8 tys. badań? A koszty są astronomiczne wyposażenia i wszystkiego.

Proszę państwa, dochodzi do paradoksów, bo – to, o czym była mowa – są patologie w całym systemie. My te patologie widzimy. Staramy się z nimi po prostu walczyć, ale niestety, ale trzeba zmienić trochę prawo, bo prawo mamy niezłe. Mamy najnowocześniejszy system, pod względem technicznym, badań technicznych. My, przedsiębiorcy, dajemy państwu to całe zaplecze do spełnienia tej ważnej państwa roli, czyli dbałości o bezpieczeństwo obywateli. Dlatego też nie ukrywam, że czekamy na wdrożenie tych tez, żeby pewne rzeczy ograniczyć.

Proszę państwa, dyrektywa 2014/45/UE, którą musimy wdrożyć do 20 maja 2017 r., czyli praktycznie za 2 lata, do prawodawstwa polskiego, będzie wymagała i zmian w ustawach, i w zmian rozporządzeń. Powiem szczerze, że twierdzę, że na dzień dzisiejszy już w tym zakresie nie mamy czasu. Ta dyrektywa jednoznacznie mówi, że badanie techniczne nie jest usługą. Definicja badania technicznego – diagnosta wykonuje czynności kontrolne.

Natomiast tę działalność sprowadzono do poziomu prowadzenia sklepu spożywczego czy warzywniaka. Proszę państwa, za tym idzie odpowiedzialność. Dlatego też nie możemy sobie pozwolić na to, żeby tych sklepów, jak mówię w cudzysłowie, powstawała dowolna liczba. Państwo musi mieć nad tym kontrolę. Jak to się mówi, państwo musi sterować tym całym rynkiem. Dlatego też w tym obszarze będzie to wymagało bardzo wielu zmian.

Jeszcze raz, panie przewodniczący, dziękuję za inicjatywę posłów, wyprostowanie kwestii stacji szkolnych i tych stacji, które praktycznie przestają istnieć z dniem 1 stycznia 2016 r. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę.

Prezes Organizacji Pracodawców Motoryzacyjnych Moveo Jerzy Maliński:

Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych Moveo, Jerzy Maliński. Chciałbym tutaj parę rzeczy sprostować. Strasznie mnie martwi takie nastawienie panów posłów, mówiące o tym, że stacje pracują dobrze, obywatele płacą 100 zł, to nie naciągajmy ich na większe koszty.

Chciałbym tylko się tych panów posłów zapytać o dwie sprawy. Czy zdają sobie sprawę, że największą grupą zawodową, która ponosi skutki wypadków śmiertelnych na drogach, to są kierowcy? Czy zdają sobie sprawę z tego, że 25% obywateli, jak szacujemy, którzy jeżdżą samochodami, nie robi badań technicznych, ponieważ nie ma tak naprawdę jakiejś większej odpowiedzialności za nierobienie tych badań? Czy zdają sobie sprawę z tego, że jednak bardzo duża liczba samochodów na drogach, które jeżdżą po naszym kraju, to są samochody w granicach 12 roku swojego funkcjonowania?

Wreszcie, państwo polskie jest krajem, który nie interesuje się obywatelem i przyczyną jego śmierci, jeżeli ginie on na drodze, w przypadku wypadku drogowego. Nie prowadzi się statystyk, tak jak w takich krajach jak Francja, Niemcy czy Wielka Brytania, które dociekają przyczyny wypadku drogowego. U nas się mówi o 0,125%. Raporty policyjne. To są przyczyny wypadków drogowych z przyczyn technicznych. Raport Najwyższej Izby Kontroli o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego z listopada zeszłego roku mówi o tym, że 10% wypadków jest spowodowanych przyczynami technicznymi u nas, w naszym kraju. To jest raport NIK. Proszę się z nim zapoznać. Z tego wynika, że 320 osób co roku traci życie z powodu wypadków drogowych.

Pewnie, że tej sumy nie jesteśmy w stanie zbić do zera, ale jesteśmy w stanie ją ograniczyć o połowę chociażby, jeżeli wreszcie państwo się zajmie odpowiedzialnie reformą

w stacjach kontroli pojazdów, której od 11 lat nie ma. I to nie jest związane tylko z pieniędzmi, że jakby przez brak rewaloryzacji tego, że się koszty przez 11 lat zmieniły, doprowadziło się do takiej sytuacji, że stacje dzisiaj są podmiotami, które z sobą konkurują na rynku jak przykładowe – tutaj przez pana prezesa nadmienione – warzywniaki czy sklepy spożywcze. Stacje kontroli pojazdów nie mogą ze sobą konkurować. Wykonują nie usługę, ale czynność kontrolną i dbają o nasze bezpieczeństwo, nas i naszych rodzin. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Powiem tylko tyle, że w tym gronie warto o ważnych sprawach dyskutować i proszę pozwolić każdemu, kto zabiera głos, posłom w szczególności, wyrażać swoje opinie. Nie mam wrażenia, że wypowiadający się posłowie dawali tutaj dowody, że mają patent na rację, na prawdę.

Problem jest bardzo złożony, więc wyrażona przez pana opinia, że państwo się nie zajmuje, po prostu jest nieprawdziwa. Myślę, że pan się z tym zgodzi. Jeżeli pan ma niedosyt udziału państwa w tym procesie, to jest jakby oddzielna sprawa, ale państwo się zajmuje. Coś na ten temat w tym gronie wiemy.

Jest potrzeba, panie pośle? Proszę.

Poseł Maciej Banaszak (SLD):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, absolutnie. Padały głosy, że jakoby tutaj jestem za podnoszeniem cen na stacjach diagnostycznych, że mają niby wynosić w tej chwili 200 zł. To jest absolutna bzdura. Moim zdaniem, po prostu tych stacji – to, co mówili też moi przedmówcy – jest zbyt dużo. Jest zbyt duża konkurencja. Tak jak tutaj mówiły inne osoby, to nie może być konkurencja na bazie warzywniaka.

Mam tylko jeszcze takie pytanie. Czy nie warto się zastanowić nad wyłączeniem stacji diagnostycznych z warsztatów? Jeżeli jadę na przegląd i diagnosta stwierdzi, że mam np. niesprawne zawieszenie i już należy wymienić zawieszenie, i on mi oferuje taką usługę na swojej stacji diagnostycznej, że wymieni mi to zawieszenie, np. amortyzatory, to kto potem skontroluje tego diagnostę. Kto skontroluje potem tego diagnostę? Naprawdę to podaję do rozważenia.

I na koniec jeszcze, jeżeli mogę jedno zdanie o liczbach. Oczywiście, NIK też informowała o działaniach Policji na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym – 40% policjantów drogówki nie ukończyło wymaganego przeszkolenia specjalistycznego w zakresie ruchu drogowego. Zdecydowana większość skontrolowanych jednostek Policji nie miała wystarczającej liczby pojazdów, sprzętu technicznego oraz umundurowania w stosunku do obowiązujących norm wyposażenia. I – uwaga – policjanci błędnie rejestrowali dane na temat wypadków i kolizji w kartach zdarzenia drogowego oraz w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK). Tyle mam do dodania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Dla porządku zapytam, czy ktoś z państwa jeszcze chciał zabrać głos. Nie słyszę.

Prezes Organizacji Pracodawców Motoryzacyjnych Moveo Jerzy Maliński:

Tylko takie małe sprostowanie. Nie powiedziałem, że państwo się nie zajmuje. Powiedziałem, że państwo nie zajmuje się badaniem przyczyn wypadków śmiertelnych w naszym kraju. Tak naprawdę tylko o tym chciałem powiedzieć, że się nie zajmuje. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Podtrzymuję to, co powiedziałem, że to jest po prostu nieprawdziwa opinia. Bardzo dziękuję.

Wobec wyczerpania głosów w dyskusji zamykam dyskusję.

Wysoka Komisjo, na dotychczasowym etapie procedowania nad projektem tejże ustawy nie zgłoszono wniosku o wysłuchanie publiczne. Pytam zatem, czy ktoś chciałby zgłosić taki wniosek. Nie słyszę. Dziękuję.

Przechodzimy zatem do rozpatrzenia projektu ustawy.

Bardzo proszę. Czy do tytułu ustawy są uwagi? Zwracam się do państwa posłów. Stronę rządową pytam. Biuro Legislacyjne. Dziękuję.

Stwierdzam zatem, że przyjęliśmy brzmienie tytułu ustawy.

Tak. Zamknąłem dyskusję, ale nie wyraziłem zdania, nie stwierdziłem, że zakończyliśmy w ten sposób pierwsze czytanie projektu, tak? Przechodzimy do rozpatrzenia. Dziękuję za podpowiedź.

Przechodzimy do rozpatrzenia artykułu. Ponieważ ten projekt ma charakter incydentalny, to ma dosłownie dwa artykuły. W związku z tym bardzo proszę o uwagi do brzmienia art. 1.

Proszę państwa posłów... Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Michał Baranowski:

Michał Baranowski, Biuro Legislacyjne. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, tutaj wskazujemy tylko, że była złożona autopoprawka, która zmieniła brzmienie pierwotne. Autopoprawka jest dołączona do druku.

Generalnie wiemy, że historia tego problemu jest bardzo długa i to jest próba systemowego rozwiązania, tak aby podmioty, które na chwilę obecną na przepisach przejściowych, na podstawie dokumentów, prowadzą stacje kontroli pojazdów, mogły to już robić *lege artis*. Aczkolwiek wskazujemy, czy pewne sformułowania w tym projekcie jednak z drugiej strony, przy rezygnacji z doprecyzowania, jak to się stało na rzecz uelastycznienia, przypadkiem nie zostały sformułowane jako zbyt daleko idące. Tu będziemy prosić ministerstwo o odniesienie się do pytania.

Pierwsze nasze pytanie dotyczy pkt 1, ust. 2a. Mówimy, że stacje kontroli pojazdów będzie mogła prowadzić szkoła lub centrum kształcenia. Brzmienie pierwotne ograniczało ten zakres do szkół lub centrów kształcenia praktycznego w zakresie związanym z samochodami jako takimi.

Tutaj to brzmienie ogólne, naszym zdaniem, mogłoby nawet spowodować, że każda szkoła i każde centrum kształcenia, nawet takie, które nie ma nic wspólnego z samochodami, mogłoby się ubiegać o pokusić i prowadzenie stacji kontroli pojazdów. To jest uwaga pierwsza.

Druga uwaga. Wiemy, że to jest projekt systemowy i wiemy, że tak jest w stacjach kontroli pojazdów, które przy szkołach, technikach samochodowych działają. Tu wskazujemy na pewną systemową wątpliwość. Otóż od kilkunastu lat istnieje przepis w ustawie o systemie oświaty, która ulega ciągłym zmianom, ale zakaz funkcjonuje cały czas. Działalność oświatowa nieobejmująca prowadzenia m.in. szkoły może być podejmowana na zasadach określonych w przepisach ustawy o swobodzie działalności gospodarczej. Czyli to, co jest związane z oświatą, ale nie dotyczy szkoły, może być wykonywane jako działalność gospodarcza.

Tutaj dajemy szkołom możliwość prowadzenia takiej działalności gospodarczej. Pojawia się pytanie. Czy to nie będzie sprzeczne z ustawą o systemie oświaty? Czy taka działalność gospodarcza będzie związana z działalnością oświatową? Jeżeli jest na sali również przedstawicielstwo Ministerstwa Edukacji Narodowej, to moglibyśmy prosić o komentarz w tej sprawie, czy nie widzi tu sprzeczności.

Z naszej strony sugerowalibyśmy, być może w trybie pilnym, zasięgnięcie opinii Biura Analiz Sejmowych na przyszły tydzień, czy taka wątpliwość nie zachodzi. Tutaj wskazujemy, że projekt poselski jest próbą rozwiązania systemowego, przeniesienia tego, co funkcjonuje, natomiast czy ta próba... Dlatego te zastrzeżenia BAS są tak daleko idące, że bylibyśmy państwu posłom zwrócili wszystkie uwagi, które mogą spowodować, że na pewno ten projekt osiągnie zamierzony cel i nie spowoduje wątpliwości, o których mówimy.

Odnośnie do punktu pierwszego te dwie uwagi. Prosilibyśmy o komentarz. Dziękuję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, można krótko?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Tak, bardzo proszę. Pan poseł Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, rozumiem obawy Biura Legislacyjnego, ale myślę, że one są...

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Do mikrofonu bliżej.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Rozumiem obawy Biura Legislacyjnego, ale myślę, że one w tym przypadku są absolutnie płonne. Proponowałbym przejść do dalszego procedowania.

Dlaczego? Bo oto, jeżeli szkoła lub centrum kształcenia w konkretnym profilu prowadzi działalność gospodarczą, która wpisuje się w ten profil, to należy uznać, że jest to doskonały poligon do tego, żeby w obszarze praktycznym uczyć wszystkich tych, którzy są objęci edukacją w tych ośrodkach.

Proponuję, aby bez zwłoki przejść do dalszego procedowania projektu ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa posłów jeszcze chciał zabrać głos? Bardzo proszę pana dyrektora. Ktoś jeszcze? Nie, nikt się nie zgłasza. Bardzo proszę o odniesienie się do uwag Biura Legislacyjnego.

Dyrektor departamentu MIiR Łukasz Twardowski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni panie i panowie posłowie, myśmy analizowali to, czy użycie sformułowania „szkoła” nie będzie daleko idącym posunięciem. Natomiast w pojęciu „szkoła”, mieszczą się zarówno gimnazja i szkoły ponadgimnazjalne, zgodnie z ustawą o systemie oświaty, jak również, zgodnie z ustawą o szkolnictwie wyższym, szkoły techniczne. Takie szkoły techniczne też mogą prowadzić stacje kontroli pojazdów i kształcić w zakresie przygotowania do praktycznego wykonywania zawodu diagnosty.

To, o czym powiedział pan przewodniczący Adamczyk. To jest niezwykłe narzędzie dla tych szkół, żeby oprócz teoretycznej nauki zawodu mogły szkolić w zakresie praktycznej nauki zawodu.

Tu jest istotne użycie sformułowania „szkoła”. Wydaje się, że to jest sformułowanie prawidłowe, które obejmuje nie tylko jeden rodzaj szkół, ale szersze pojęcie różnych szkół.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Arkadiusz Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Zacznę od końca uwag pana legislatora. Nie mam osobiście takich wątpliwości, chociaż chętnie wysłucham właściwego ministra, co ma do powiedzenia, jeżeli chodzi o potencjalną kolizję – działalność edukacyjna i działalność gospodarcza.

Wysłuchaliśmy tutaj słusznych uwag i charakterystyki, że to trudno nazwać klasyczną działalnością gospodarczą. No, nie każda działalność, która jest odpłatna, jest od razu, zwłaszcza w klasycznym ujęciu, działalnością gospodarczą. Chociażby w szkolnictwie istnieje system albo w ogóle w koncesjonowanej przez państwo działalności edukacyjnej spotykamy się z odpłatnością za egzaminy. To nie znaczy, że podmiot, który przyjmuje tę opłatę, prowadzi działalność gospodarczą.

Natomiast co do pierwszej uwagi mam wrażenie, że tutaj pan legislator... To znaczy nie mam wrażenia. Uważam, że pan legislator ma rację. Oczywiście, pod pojęciem „szkoła” mieszczą się wszystkie poziomy szkół, ale i warto byłoby rzeczywiście, skoro są wątpliwości, zawęzić to do tych szkół, niezależnie od poziomu kształcenia, które zajmują się kształceniem w tych zawodach.

No, bo mogłoby dojść do sytuacji, w której ktoś w ramach jakiejś takiej – bym powiedział – trudnej dla mnie do zrozumienia, ale możliwej kreatywnej działalności, będzie chciał np. w zespole szkół ogrodniczych otworzyć sobie tego typu stację. A chyba nie o to nam chodzi. Dlaczego „niech otwiera”? My tutaj się kierowaliśmy również tym, ażeby robić wyłom od zasady dlatego, że to jest pożyteczne nie tylko dla mieszkańców, ale przede wszystkim dla tych, którzy się kształcą. Ogrodnik raczej nie potrzebuje mieć praktycznego kontaktu z tego rodzaju praktyczną działalnością edukacyjną.

Osobiście bym proponował przyjąć to doprecyzowanie, które brzmiałoby tak jak mamy dzisiaj. „Szkoła lub centrum kształcenia” i dodalibyśmy „kształcące w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów samochodowych” czy „pojazdów”. Nawet nie samochodowych, ale pojazdów, tak? Może nie tylko o samochody tutaj chodzi.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Zwracam się do Biura Legislacyjnego wobec tej propozycji. Proszę o opinię w tej sprawie.

Legislator Michał Baranowski:

Rozumiemy, że trzeba by dodać po „kształcenia" wyrazy „kształcące w zawodach związanych z naprawą i eksploatacją pojazdów", jeżeli taki jest cel poprawki. Tylko trzeba ją, oczywiście, pisemnie przygotować. To jest uwaga pierwsza.

Jeszcze odnośnie do dodawanych ust. 2b i pkt 3 mielibyśmy jeszcze dwa pytania. Czy możemy je teraz przedstawić, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tak. Bardzo proszę.

Legislator Michał Baranowski:

Dziękuję. Uwaga redakcyjna dotyczy tylko ust. 2a pkt 3. Wszystkie podmioty powyższe w pkt 1 i 2 były w liczbie pojedynczej. W pkt 3 wpisano „wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego".

Literalne brzmienie wskazywałoby, że musiałyby być co najmniej dwa ośrodki, żeby stworzyć jedną stację. A chyba chodzi o to, żeby każdy mógł tworzyć, więc tutaj trzeba by jednoznacznie powiedzieć, że chodzi o wojewódzki ośrodek ruchu drogowego. Ta precyzja może mieć znaczenie przy zakładaniu takich stacji. To też ewentualnie wymagałoby poprawki, jeżeli strona rządowa z nami się zgodzi.

Druga uwaga dotyczy ust. 2b. Mówimy tutaj bardzo ogólnie, że w stosunku do wszystkich podmiotów – powiedzmy – prywatnych i publicznych, „stosuje się odpowiednio przepisy odnoszące się do przedsiębiorców określone w niniejszym rozdziale".

Po pierwsze, byłoby to, oczywiście, wpisanie do rejestru prowadzonego przez starostę i kontrola ze strony starosty. Jest pytanie, czy obecny art. 86 mówi, że niektóre jednostki podległe ministrom – nadzór nad tymi jednostkami, które prowadzą stacje kontroli pojazdów czy teraz będą prowadzić stacje kontroli pojazdów – badają pojazdy technicznie na użytek służb, np. załóżmy, że służb specjalnych i podlegają nadzorowi ministra właściwego.

I teraz, czy ten przepis ust. 2b nie spowoduje takich wątpliwości, że starosta będzie chciał również skontrolować jednostkę organizacyjną podległą MON, która wykonuje działania na rzecz wojska *stricte* i teraz zaczęła prowadzić działalność gospodarczą na zewnątrz. Teraz jest pytanie, kto będzie kontrolował. Czy starosta, czy dalej MON? Bo mówimy, że „stosuje się odpowiednio". Może to spowodować wątpliwości.

Być może w praktyce podzielono by się tym, kto się czym zajmuje, ale czy teraz, zdaniem strony rządowej, takie ogólne sformułowanie nie spowodowałoby pewnych wątpliwości. Praktycznie na dzień następny po wejściu w życie tej ustawy takich, że po prostu byłby spór kompetencyjny między organami kontrolującymi dane jednostki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pana posła Arkadiusza Litwińskiego proszę o zredagowanie tej poprawki na piśmie i przekazanie do sekretariatu. To po pierwsze.

Po drugie, proszę pana dyrektora o odniesienie się do poruszonej kwestii.

Dyrektor departamentu MIiR Łukasz Twardowski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni panie i panowie posłowie, odnośnie do pierwszej uwagi Biura Legislacyjnego, czy użyć liczby pojedynczej czy mnogiej w pkt 3, oczywiście, zgadzamy się, że właściwe by było użycie formy pojedynczej. To wojewódzki ośrodek ruchu drogowego ma możliwość prowadzenia stacji kontroli pojazdów, bo – tak jak tu podkreślił pan mecenas – musiałyby być dwa ośrodki, które by wspólnie prowadziły jedną stację kontroli pojazdów. A takie ośrodki na dzień dzisiejszy są cztery. Prowadzą one stacje pojedynczo, w związku z czym liczba pojedyncza jest tu jak najbardziej właściwa.

Natomiast sformułowanie użyte w ust. 2b, czyli stosowanie odpowiednio przepisów odnoszących się do przedsiębiorców, właśnie powoduje to, że nie jest to stosowanie tych przepisów dotyczących przedsiębiorców wprost do stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez inne podmioty, niebędące przedsiębiorcami. I to sformułowanie „odpowied-

nio" właśnie eliminuje tę możliwość, wątpliwość w zasadzie, stosowania nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów prowadzonymi przez inne podmioty.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy mamy jeszcze wątpliwości? Czy ma je Biuro Legislacyjne?

Legislator Michał Baranowski:

Mielibyśmy tylko uwagę redakcyjną do zmiany drugiej w art. 83a ust. 3 w ust. 3 w pkt 6. „Zakres badań," – przecinek – „jakie przedsiębiorca zamierza przeprowadzać.

I może już hurtowo do art. 2. Skreślilibyśmy wyraz „jej". Jest tam niepotrzebny.

Dwie uwagi redakcyjne. Więcej uwag biuro już nie zgłasza. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wobec powyższego pytam państwa posłów, czy jest sprzeciw wobec przyjęcia brzmienia zmiany pierwszej z poprawką, którą przedłożył pan poseł Arkadiusz Litwiński i poprawkami redakcyjnymi zgłoszonymi przez Biuro Legislacyjne.

Czy jest sprzeciw? Nie ma. Dziękuję.

Stwierdzam zatem, że przyjęliśmy brzmienie zmiany pierwszej. A tym samym przyjęliśmy brzmienie art. 1.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany drugiej. Dotyczy ona brzmienia art. 2.

Bardzo proszę o uwagi państwa posłów. Uwag nie słyszę. Czy Biuro Legislacyjne ma uwagi? Nie. Dziękuję. Strona rządowa także nie ma.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia brzmienia art. 2? Sprzeciwu nie słyszę.

Stwierdzam, że Komisja brzmienie tego artykułu przyjęła.

Pytam państwa posłów w odniesieniu do całości projektu ustawy, czy jest sprzeciw wobec przyjęcia brzmienia całości projektu ustawy, w kształcie przedłożenia z poprawką pana Arkadiusza Litwińskiego i poprawkami redakcyjnymi zgłoszonymi przez Biuro Legislacyjne.

Czy jest sprzeciw? Sprzeciwu nie słyszę.

Stwierdzam zatem, że przyjęliśmy sprawozdanie Komisji dotyczące projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zawartego w druku nr 3476. Bardzo dziękuję.

Wobec zaangażowania na dotychczasowym etapie komisyjnego projektu pana posła Arkadiusza Litwińskiego proponuję, aby kontynuował misję i wykonał pracę sprawozdawcy. Czy są inne propozycje? Nie ma. Bardzo dziękuję.

Gratulujemy, panie pośle. Życzymy pomyślnej pracy.

Wysoka Komisjo, wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie. Dziękuję państwu za udział.